IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 204)
z dnia 5 lipca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 204)

5 lipca 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2348).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Michał Borowiec** zastępca dyrektora Departamentu Zarządzania Siecią Dróg Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zgoda** główny specjalista kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli, **Marek Wójcik** przedstawiciel Związku Miast Polskich wraz ze współpracownikami oraz **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Jarosław Lichocki** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum. Wobec niewniesienia do zastrzeżeń stwierdzam przyjęcie protokołów Komisji od 175 do 195 posiedzenia. Zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 2348). Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Informuję, że w dniu 15 czerwca 2022 r. marszałek Sejmu skierowała rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw do Komisji Infrastruktury do pierwszego czytania. Przystępujemy do pierwszego czytania. Projekt nie wywołuje kontrowersji, tak mi się wydaje, więc proszę o zwięzłe przedstawienie przez pana ministra.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, projekt ustawy wdraża do polskiego systemu prawnego przepisy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1936 z dnia 23 października 2019 r. zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej. Celem dyrektywy jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń na sieci drogowej w UE przez poprawę poziomu bezpieczeństwa infrastruktury drogowej, ze szczególnym uwzględnieniem ochrony szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, tj. pieszych i rowerzystów.

Dyrektywa rozszerza swój zakres przedmiotowy poza obecną transeuropejską sieć transportową, czyli sieć TEN-T, zatem projekt ustawy przewiduje objęcie także procedurami zarządzanie bezpieczeństwem. To po pierwsze, autostrady i drogi ekspresowe zlokalizowane poza siecią TEN-T. Po drugie, to drogi krajowe, które przebiegają poza miastami oraz są budowane lub przebudowywane albo zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków UE. Po trzecie, to niektóre drogi wojewódzkie, tzn. drogi,

które przebiegają poza miastami oraz są budowane lub przebudowywane albo które zostały wybudowane lub przebudowane z udziałem środków UE i nie posiadają zjazdów. Dodatkowo na wszystkich drogach krajowych zarządzanych przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad zlokalizowanych w granicach miast, które zostały wybudowane lub przebudowane bez udziału środków UE, będzie obowiązek przeprowadzenia oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków, ukierunkowanych w kontroli BRD.

Jeżeli chodzi o kolejne kwestie, które przewiduje ten projekt ustawy, to wymienię cztery kolejne. To wprowadzenie obowiązku przeprowadzania co pięć lat oceny ryzyka wystąpienia wypadków i dotkliwości ich skutków oraz oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego obejmującej całą sieć, której skutkiem będzie klasyfikacja sieci dróg zgodnie z ich poziomem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kolejna rzecz to wprowadzenie obowiązku przeprowadzania tzw. ukierunkowanych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań zaradczych przez zarządców dróg na drogach o najniższych poziomach bezpieczeństwa. W wyniku kontroli BRD wytypowane zostaną odcinki do podjęcia działań z zakresu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, które dadzą najszybszy skutek polegający na poprawie BRD.

Kolejna kwestia to ustanowienie obowiązku systemowego uwzględnienia niechronionych użytkowników drogi, czyli pieszych i rowerzystów, we wszystkich procedurach zarządzania BRD, np. w audytach bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Kolejna rzecz to wydłużenie okresu obowiązywania certyfikatu audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego do pięciu lat zamiast dotychczasowych trzech lat.

Ostatnia sprawa to umożliwienie przedłużania ważności certyfikatów audytora bezpieczeństwa ruchu drogowego. W związku ze zniesieniem stanu epidemii i organizowaniem już szkoleń okresowych w tym projekcie ustawy ta kwestia też jest regulowana.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to tyle, jeżeli chodzi o kwestie ogólne. Jeżeli będą pytania, to wspólnie z zespołem Ministerstwa Infrastruktury służymy odpowiedzią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie mam pytań. Panie ministrze, dziękuję za informację, natomiast ośmielam się zwrócić się z prośbą, żeby – może w bardzo syntetycznej formie, proponuję formę tabelaryczną – zestawić stan dotychczasowy i stan, który jest proponowany tą ustawą. Myślę, że byłby to dobry materiał pomocniczy dla posłów nie tylko na okazję procedowania tej ustawy. Jeśli taki syntetyczny materiał porównawczy trafiłby do Komisji, byłby bardzo pożyteczny. Proszę o to, w miarę możliwości. Dziękuję. Ze swojej strony nie mam uwag.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę, pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Tak. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie ministrze, chciałem dopytać o regulacje dotyczące zwolnienia z obowiązku wydawania zgody na kanalizację teletechniczną. Jeśli dobrze przeczytałem i zrozumiałem, jest tam zapis mówiący o możliwości zwolnienia odcinków poniżej 1 tys. metrów. Jeżeli chodzi o przejścia dla pieszych, wiadomo, że pewnie trzeba było to zrobić, natomiast odcinek 1 tys. metrów długości to jest już całkiem sporo. Czy nie uważacie państwo, że jest to już zbyt długi odcinek, żeby móc automatycznie zwalniać go z wymogu posiadania takiej kanalizacji teletechnicznej? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jeżeli chodzi o prośbę pana przewodniczącego, ministra Polaczka, to postaramy się to zrobić. Co prawda myślę, że te informacje w formule opisowej znajdują się w uzasadnieniu, ale jeżeli jest potrzeba tabelkowej formy podziału na to, jak obecnie wygląda stan

prawny, a jak będzie wyglądał po przyjęciu tych przepisów ustawy, to oczywiście taki materiał przygotujemy i prześlemy na ręce pana przewodniczącego.

Natomiast jeżeli chodzi o zagadnienie poruszane przez pana posła Kwiatkowskiego, czyli rezygnację z obowiązku instalacji kanałów technologicznych, w sytuacji, kiedy przebudowywany, remontowany czy budowany odcinek jest krótszy niż 1 km, na ten temat odbywaliśmy bardzo długie dyskusje z Ministerstwem Cyfryzacji, bo historycznie mniej więcej cztery lata temu taki obowiązek został nałożony na wniosek ministra ds. cyfryzacji. Tym obowiązkiem obarczeni zostali inwestorzy z każdego poziomu, i gminnego, i powiatowego, i wojewódzkiego, i z poziomu centralnego, czyli GDDKiA.

Faktycznie przez kilkanaście miesięcy byliśmy w dialogu i dyskursie o tym, jak tę kwestię uregulować, ponieważ obecny stan prawny, ten, który chcemy zmienić, dopuszcza możliwość wydania odstępstwa od instalacji takiego kanału. Samorządy skrzętnie korzystają z takiej możliwości prawnej. Ministerstwo Cyfryzacji jest zawalane tymi wnioskami. Wiemy, że czasami ich procedowanie trwa nawet kilkanaście tygodni. Strona samorządowa na różnych gremiach co rusz prosiła, aby ten temat uprościć.

Stąd właśnie taka, a nie inna decyzja i takie, a nie inne warunki, które zostały zawarte w naszej ustawie, tak że tutaj jest cały mechanizm. Są tutaj opisane wszystkie warunki, które muszą spełniać inwestorzy, aby nie być objętymi obowiązkiem instalowania kanałów technologicznych. Długość kilometra, jeżeli chodzi o budowę albo przebudowę, jest jednym z tych warunków. W tej ustawie enumeratywnie wymienione są inne, które należy spełnić, aby takim obowiązkiem nie być obciążonym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Ostatni głos, pani poseł Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Ja w tym temacie, w którym pan minister udzielał odpowiedzi. Wydaje mi się, że wprowadzając ten przepis, niedokładnie przeanalizowano tam definicję przebudowy w rozumieniu Prawa budowlanego, a jeżeli w ramach istniejącego pasa drogowego dobudowuje się kawałek chodnika i wtedy z mocy prawa jest obowiązek robienia kanału technologicznego, to oczywiście nie ma to sensu. Po prostu trzeba dokładnie przeanalizować przepisy i wykluczyć wszystkie przypadki, które mieszczą się w pojęciu przebudowy, żeby nie trzeba było za każdym razem niepotrzebnie pisać o te odstępstwa. Wydaje mi się, że głównie o to tutaj chodzi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo.

Przedstawiciel Związku Miast Polskich Adam Ostrowski:

Dzień dobry państwu. Adam Ostrowski, Związek Miast Polskich. Co prawda Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego pozytywnie zaopiniowała ten projekt, ale chcielibyśmy prosić o rozważenie wprowadzenia dwóch subtelnych poprawek. Pierwsza jest taka, żeby doprecyzować określenie „zarządców dróg", chociażby to, które mieści się w art. 24, do takiego brzmienia, że to zarządcy dróg w miastach na prawach powiatu i w województwach, właśnie ze względu na uporządkowanie tej terminologii.

Nasza druga prośba o poprawkę jest taka, żeby odnieść się do kwot, które zostały tam wskazane. Jeżeli chodzi o miasta na prawach powiatu, kwota określona na przeprowadzenie tego audytu bezpieczeństwa, wynosi 8 tys. zł. Była ona ustanawiana w 2012 r. i od tej pory tak funkcjonuje. W taki sposób jest określona także w OSR. Ze względu na to, jaki mamy czas, ze względu na inflację, która w tym roku była planowana na poziomie 3,5%, a wynosi powyżej 17%, proponujemy, żeby w tej kwocie uwzględnić czynnik inflacji. Biorąc pod uwagę wzrost, tempo, jakie teraz obserwujemy, proponujemy, aby podnieść tę kwotę o 35% ze względu na to, że okres, którego ustawa dotyczy, to, powiedzmy, 10 lat do przodu.

Takie są propozycje Związku Miast Polskich. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Zamykam pierwsze czytanie. Przystępujemy do szczegółowego rozpatrzenia projektu ustawy.

Czy są uwagi do tytułu ustawy? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1? Biuro Legislacyjne.

Legislator z Biura Legislacyjnego Jarosław Lichocki:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, mamy kilka uwag i pytań do wnioskodawców. W zakresie definicji drogi ekspresowej i autostrady mamy dwa rodzaje uwag. Pierwsza kwestia dotyczy niezdefiniowanych na gruncie ustawy o drogach publicznych określeń „jezdnie główne" lub „jezdnia główna". Prosilibyśmy o wskazanie, z jakich powodów zrezygnowano z definicji lub z próby sformułowania tej definicji w słowniczku ustawy o drogach publicznych. Czy znaczenie tych pojęć nie będzie budziło wątpliwości przy stosowaniu przepisów?

Druga kwestia dotyczy relacji tego projektu ustawy z projektem, który właśnie został skierowany do Sejmu. To druk nr 2398, nowelizujący głównie rządowy fundusz drogowy. W tamtej ustawie zaproponowano nowelizację także ustawy o drogach publicznych, w której m.in. rezygnuje się z „jednopoziomowych skrzyżowań" i „wielopoziomowych skrzyżowań". Patrząc na okres vacatio legis, wydaje się, że ustawy te wejdą w życie mniej więcej w jednym czasie i może być kłopot ze zrozumieniem używanych pojęć przy używaniu „drogi ekspresowej" i „autostrady". Tutaj wciąż będziemy używać określeń „jednopoziomowe skrzyżowania" i „wielopoziomowe skrzyżowania", a w ustawie po znowelizowaniu z druku nr 2398 będą to „skrzyżowania", jeśli chodzi o skrzyżowania jednopoziomowe, i „węzły", jeśli chodzi o wielopoziomowe.

Panie przewodniczący, szczerze powiedziawszy, odpowiadając już na pytanie pana przewodniczącego, nie mamy pomysłu, jak rozwiązać ten problem. Prawdopodobnie trzeba będzie znowelizować ustawę, która wprowadzi te określenia, w taki sposób, żeby w definicji drogi ekspresowej i autostrady unikać czy zastąpić „jednopoziomowe skrzyżowania" czy „wielopoziomowe skrzyżowania", bowiem inny sposób rozwiązania tego problemu, czyli antycypowanie rozwiązań, które są w projektowanych w trakcie prac legislacyjnych projektach, budziłoby wątpliwości z konstytucyjnego punktu widzenia.

Co do samej definicji „autostrady", czyli wciąż zmiany nr 1, nie bardzo rozumiemy, o co tutaj chodzi z wyjątkami. Proponujecie państwo, żeby autostrada była także drogą „posiadającą, z wyjątkiem uzasadnionych przypadków, oddzielne jezdnie" w obu kierunkach itd. „lub oddzielone wyjątkowo – w inny sposób". Czym różnią się te wyjątki i skąd tak różny sposób sformułowania?

Uwaga stricte legislacyjna jest taka. Proponujemy skreślić pkt 31a i ten skrót, który de facto został wprowadzony w tym punkcie, wprowadzić odpowiednio w art. 24mb ust. 7 pkt 1 lit. b. Tu już prosimy o upoważnienie Komisji do dokonania takiej zmiany. To jest historia stricte legislacyjna.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Oczywiście jeśli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, iż Komisja wydaje zgodę na dokonanie oczywistych zmian legislacyjnych. Sprzeciwu nie słyszę.

Panie ministrze, czy chce pan ustosunkować się do tej wypowiedzi?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Jeżeli chodzi o zagadnienie numer jeden, czyli to związane z kwestią jezdni, to ten temat był omawiany na komisji prawniczej, która zwyczajowo odbywa się w ramach wspólnego posiedzenia z Rządowym Centrum Legislacji. Jest to szlifowanie projektu przed przyjęciem go przez Radę Ministrów. Wtedy wspólnie, powtarzam, razem z RCL ustalono, że pojęcia te są jasne i rozpisano ich rozumienie w uzasadnieniu. Mogę przytoczyć, że „jezdnia główna to jezdnia przeznaczona do prowadzenia ruchu zgodnie z podstawową funkcją drogi wynikającą z jej kategorii". Tak jest w uzasadnieniu. Zdaniem naszych prawników, jak również mecenasów z RCL, takie ujęcie powinno wystarczyć.

Jeżeli chodzi o kwestie tych wyjątkowo uzasadnionych przypadków, to ten temat również był bardzo szeroko omawiany w ramach komisji prawniczej z RCL. Naszym zdaniem definicja co do zasady jest przepisana z dyrektywy, którą przytaczałem wcześniej, czyli dyrektywy 2019/1936, z niewielkimi modyfikacjami, które dostosowują do polskiej nomenklatury ten słownik. Cytuję: „«z wyjątkiem uzasadnionych przypadków» odnosi się do posiadania oddzielnych jezdni dla obu kierunków ruchu, «wyjątkowo» natomiast

odnosi się do oddzielenia jezdni od siebie czym innym niż środkowym pasem dzielącym", tak że w naszej ocenie definicja zawarta w określeniu „autostrady" również jest prawidłowa.

Zgadzamy się na kwestię, która została poruszona przez pana mecenasa i dotyczy wykreślenia pkt 31a. Na to jak najbardziej mówimy tak. Z kwestii legislacyjnych to chyba tyle.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 3 w art. 1? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 4? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 5? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Panie przewodniczący, jesteśmy przy zmianie nr 4, 5?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przy zmianie nr 5.

Legislator Jarosław Lichocki:

Już przy piątej?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, już przy piątej, bądź dopiero.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tylko zaznaczamy, że przy zmianie nr 3 będziemy mieli jedną zmianę językową…

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Przyjmujemy.

Legislator Jarosław Lichocki:

…natomiast co do zmiany nr 5 też legislacja. W pkt 4 art. 24ga ust. 1 proponujemy skreślić lit. a oraz b i odesłać do tego, co jest de facto powtórzeniem, czyli do pkt 3 lit. a i b.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Legislator Jarosław Lichocki:

W ust. 6 proponujemy skreślić pierwszy przecinek. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy co do przecinka też jest zgoda?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 6? Nie widzę. Są do zmiany nr 7? Nie widzę. Do zmiany nr 8? Nie widzę. Do zmiany nr 9? Nie widzę. Do zmiany nr 10? Do zmiany nr 10, proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator z Biura Legislacyjnego Mariusz Przerwa:

Dziękuję, panie przewodniczący. Do zmiany nr 10 mamy kilka uwag. Otóż w art. 24ma w ust. 4, to będzie w konsekwencji w poszczególnych przepisach, jest: „Zarządca drogi przekazuje sprawozdanie". Proponujemy, aby to dookreślić: „z oceny ryzyka, o którym mowa w ust. 3", tak żeby w całym przepisie było konsekwentnie.

Podobnie w art. 24mc mamy „ukierunkowaną kontrolę". Proponujemy, aby, tak jak jest w całej ustawie, była „ukierunkowana kontrola bezpieczeństwa ruchu drogowego".

Mamy też uwagi do ust. 4 i 3. Otóż końcówka tych przepisów mówi o tym, że, w ust. 4, „pierwsze sprawozdanie przekazuje się do dnia 31 lipca 2024 r.", a w ust. 3 w art. 24mb jest mowa o tym, że „pierwszą ocenę przeprowadza się do dnia 31 grudnia 2024 r.". Otóż jest to materia przepisu dostosowującego, a nie merytorycznego. Proponujemy, aby skreślić te sformułowania z tego przepisu i przenieść to jako oddzielne artykuły: art. 6a i art. 6b, które mówiłyby odpowiednio o tym, kiedy przeprowadza się pierwsze

sprawozdania, i o tym, kiedy przeprowadza się pierwszą ocenę. Przekazaliśmy państwu te poprawki. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda zarówno na kwestie związane z naturą językowo-legislacyjną, jak i na ostatnią propozycję przeniesienia do przepisów przejściowych rzeczy związanych ze sprawozdaniem, które przekazuje się do 31 lipca 2024 r. Zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Rozumiem, że Komisja akceptuje te zmiany. Akceptuje.

Czy są uwagi do zmiany nr 11? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 12? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 2? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, drobna rzecz do zmiany nr 12. Jest pytanie do strony rządowej. W ust. 6ba po pkt 2 i 3 mamy sformułowanie „lub", natomiast po pkt 1 i 4 nie. Czy po tych punktach przed średnikami nie trzeba wprowadzić sformułowania „lub"? Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, potwierdzamy. Należałoby wprowadzić takie sformułowanie, że jest zgoda na wprowadzenie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 2? Nie widzę. Czy są do zmiany nr 3? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 3? Biuro Legislacyjne, tak?

Legislator Jarosław Lichocki:

Tak. W zmianie nr 1 Prawa o ruchu drogowym wnioskodawcy proponują znowelizować art. 130b ust. 2, który jest elementem przepisów, na podstawie których Policja opracowuje sprawozdanie przekazywane do sekretariatu krajowej rady do końca marca każdego roku za poprzedni rok. Zastanawiamy się, czy, jeśli przepisy te wejdą w życie w ciągu roku, w przepisach przejściowych nie należałoby określić sytuacji, w jaki sposób będzie wyglądało sprawozdanie za 2022 r.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak. Przepisy te wejdą w życie w przeciągu najbliższego roku, natomiast w uzasadnieniu zawarliśmy informację, że już w tej chwili Policja wykorzystuje dane z GNSS, czyli Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej. Do informacji o miejscach wypadku nie ma potrzeby tworzenia dodatkowych przepisów przejściowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do zmiany nr 2 w art. 3? Pan poseł Kwiatkowski.

Poseł Robert Kwiatkowski (PPS):

Ja z pytaniem w sprawie Globalnego Systemu Nawigacji Satelitarnej. Co to jest? Czy to przypadkiem nie jest to samo, co GLONASS, czyli, jak czytamy, „radziecki, obecnie rosyjski, satelitarny system nawigacyjny obejmujący swoim zasięgiem całą kulę ziemską"? To jest to?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jak na moje, to nie. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Nie wiem, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy są uwagi do zmiany nr 2? Nie widzę.

Czy są uwagi do zmiany nr 1 w art. 4? Nie widzę. Do zmiany nr 2? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 5? Proszę, Biuro Legislacyjne.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, drobna uwaga. Otóż uważamy, że zmiana ta powinna być rozbita na dwa oddzielne punkty, ponieważ w jednym, w art. 62 ust. 1 pkt 4, potrzebna jest inna konstrukcja przepisu. Musi kończyć się przecinkiem. W art. 62 ust. 1 pkt 10 oraz w art. 66 ust. 1 pkt 6 i 1a przepisy te brzmią natomiast inaczej, tak że Biuro rozpisze to na dwa drobne punkty. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan przewodniczący Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Po art. 6.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Po art. 6, dobrze. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Jest zgoda na wprowadzenie tej poprawki.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są uwagi do art. 6? Panie przewodniczący Polaczek?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Nie mam uwag do art. 6, natomiast po uzgodnieniu z Biurem Legislacyjnym proponuję poprawkę, która oprócz mojej osoby została podpisana przez pana posła Ławniczaka i pana posła Ardanowskiego, o treści: „Po art. 6 dodać art. 6a i art. 6b w brzmieniu: «Art. 6a. Pierwsze sprawozdanie, o którym mowa w art. 24ma ust. 4 ustawy zmienianej w art. 1, zarządca drogi przekazuje w terminie do dnia 31 lipca 2024 r. Art. 6b. Pierwszą ocenę, o której mowa w art. 24mb ust 3 ustawy zmienianej w art. 1, minister właściwy do spraw transportu przeprowadza w terminie do dnia 31 grudnia 2024 r.»”. Chciałem tylko prosić o potwierdzenie rządu, czy strona rządowa też akceptuje tę propozycję.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, rozmawialiśmy na ten temat kilka chwil temu. Chodzi o przeniesienie przepisów związanych z obowiązkiem sprawozdania do przepisów przejściowych. Zgoda. Stanowisko rządu jest pozytywne.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec tej poprawki? Nie widzę.

Czy są uwagi do art. 7? Nie widzę.

Czy są poprawki do art. 8? Nie widzę.

Czy są poprawki, uwagi do art. 9? Nie widzę.

Czy są do art. 10? Nie widzę.

Czy są do art. 11? Nie widzę.

Czy są do art. 12? Biuro Legislacyjne.

Legislator Jarosław Lichocki:

Tu mamy kilka korekt. Proponujemy, aby tytuły ustaw zmienić odpowiednio na „ustaw zmienianych w art. 5”, natomiast w ust. 1 i 2 wydaje się, że w obu przypadkach chodzi o odesłanie pod koniec tych przepisów do art. 39 ust. 6ba. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Stanowisko rządu?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Zgoda.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy są uwagi do art. 13? Nie widzę.

Czy są do art. 14? Nie widzę.

Czy są do art. 15? Nie widzę. Na tym rozpatrzyliśmy wszystkie poprawki.

Przystępujemy do głosowania nad całością projektu ustawy. Poddaję pod głosowanie wniosek o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy wraz z poprawkami. Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Poproszę o wyniki. Głosowało 18 posłów: za było 17, nikt nie był przeciw, 1 osoba wstrzymała się. Komisja pozytywnie zaopiniowała projekt ustawy.

Musimy jeszcze dokonać wyboru posła sprawozdawcy. Proszę pana przewodniczącego Polaczka.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Po uzgodnieniu proponuję pana posła Sławomira Skwarka.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Czy pan poseł wyraża zgodę?

Poseł Sławomir Skwarek (PiS):

Tak, panie przewodniczący. Przy tak dobrym, bezkontrowersyjnym projekcie jak najbardziej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie słyszę sprzeciwu. Pan poseł został sprawozdawcą Komisji.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny. Zamykam posiedzenie Komisji.